



15 de diciembre de 2025
AL-DEST-IJU-425-2025

Señores (as)
Comisión Permanente Especial de
Asuntos Internacionales, Área I
ASAMBLEA LEGISLATIVA

ASUNTO: EXPEDIENTE N° 25.302

Estimados (as) señores (as):

Me permito remitirles el **INFORME JURÍDICO** del expediente **N° 25.302**, Proyecto de ley: **APROBACIÓN DEL ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY**

Estamos en la mejor disposición de ampliarles cualquier detalle al respecto.

Atentamente,

Fernando Campos Martínez
Gerente Departamental

*/lsch 15-12-2025



**DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS
TÉCNICOS**

AL-DEST- IJU-425-2025

PROYECTO:

**“APROBACIÓN DEL ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS
ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
Y LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY”**

EXPEDIENTE N° 25.302

INFORME JURÍDICO

**AUTORIZADO POR:
FERNANDO CAMPOS MARTÍNEZ
GERENTE DEPARTAMENTAL**



15 DE DICIEMBRE DEL 2025

TABLA DE CONTENIDO

I. RESUMEN DEL PROYECTO	4
II. ANTECEDENTES	5
III. VINCULACIÓN CON LOS OBJETIVOS DEL DESARROLLO SOSTENIBLE	5
IV. CONSIDERACIONES DE FONDO	6
Presentación y Aprobación en esta materia	6
El Acuerdo y su contenido general.	7
V. ANÁLISIS DEL ARTICULADO	8
VI. CONSIDERACIONES FINALES	17
VII. TÉCNICA LEGISLATIVA	18
VIII. PROCEDIMIENTO	18
Votación	18
Delegación	18
Consultas Obligatorias	18
IX. FUENTES	18



DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS TÉCNICOS

Asamblea Legislativa, Piso -2, Edificio Principal, Cuesta de Moras, San José, Costa Rica

 gerencia-serviciotecnicos@asamblea.go.cr  2243-2366  @asambleacr  @asambleacr

COMISIÓN PERMANENTE ESPECIAL DE RELACIONES INTERNACIONALES Y COMERCIO EXTERIOR

AL-DEST- IJU -425-2025

INFORME JURÍDICO¹

“APROBACIÓN DEL ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY”

Expediente N.º 25.302

I. RESUMEN DEL PROYECTO

El proyecto de ley mediante **artículo único** propone la aprobación del acuerdo sobre **Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Costa Rica y la República Oriental del Uruguay**.

Dicho acuerdo fue firmado en la ciudad de San José, Costa Rica, el 10 de junio del dos mil veinticuatro. Acuerdo que permite la expansión de servicios aéreos internacionales entre Costa Rica y Uruguay.

Se indica en la exposición de motivos, que la intención del Acuerdo es fortalecer la cooperación bilateral en materia aeronáutica entre Costa Rica y Uruguay, promoviendo la conectividad aérea y la eficiencia del transporte internacional para impulsar el comercio, el bienestar de los consumidores y el crecimiento económico.

El Acuerdo bilateral es un acuerdo tipo derivado o suscrito en el ámbito de la Organización Aeronáutica de Aviación Civil OACI, y tanta su naturaleza, contenido, terminología, y tipo de obligaciones responden enteramente al estándar tipo en esta materia.

¹ Elaborado por, Kattia Marín Carmona. Asesora. Supervisado por Gustavo Rivera Sibaja, Jefe del Área jurídica de RRII y Comercio Exterior. Autorizado por: Fernando Campos Martínez Gerente Departamental, Departamento de Estudios, Referencias y Servicios Técnicos.

II. ANTECEDENTES²

En el pasado, se han presentado y suscrito Acuerdos de transporte aéreo similares, los cuales se detallan a modo de ejemplo, citando los casos más recientes:

Expediente 22935: APROBACIÓN DEL ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA FRANCESA SOBRE SERVICIOS AÉREOS. **Es Ley de la República 10330, desde el 14 de marzo del 2023.**

Expediente 24068: APROBACIÓN DEL ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA. **Es Ley de la República 10753 desde el 06 de noviembre 2025.**

Expediente 24998: APROBACIÓN DEL ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE. Se encuentra en Plenario legislativo con Dictamen Afirmativo de Mayoría de la Comisión Permanente Especial de Relaciones Internacionales del 26 de noviembre del 2025.

Expediente 25080: APROBACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR. Se encuentra en la Comisión Permanente Especial de Relaciones Internacionales.

III. VINCULACIÓN CON LOS OBJETIVOS DEL DESARROLLO SOSTENIBLE

La Agenda 2020-2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada en septiembre de 2015 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, establece una visión transformadora hacia la sostenibilidad económica, social y ambiental de los 193 Estados miembros de las Naciones Unidas que la suscribieron, entre ellos Costa Rica, esta Agenda es la guía de referencia para el trabajo de la comunidad internacional hasta el año 2030. En relación con los objetivos de la Agenda:

“El proyecto de Ley tiene vinculación con el Objetivo de Desarrollo Sostenible No. 16: Paz, justicia e instituciones sólidas, relacionado con la meta de fortalecer los mecanismos para garantizar el fortalecimiento del Estado de Derecho.

² Esta sección y la siguiente de Análisis de Vinculación con ODS, fue elaborado por Walter Gutiérrez Carmona, supervisado por Tonatuih Solano Herrera, jefe del Área de Investigación y Gestión Documental.

El tratado bilateral con la República Oriental del Uruguay se enmarca en los tratados bajo auspicio del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. En cuanto a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es un Organismo Especializado de Naciones Unidas, que como su nombre lo indica está destinada a regular los aspectos técnicos y estándares necesarios para el debido funcionamiento de este particular medio de transporte en el mundo.

Como parte de sus funciones, la OACI, en el marco de su labor de asistencia técnica a los Estados parte, ofrece un modelo de Acuerdo estándar a los países interesados en establecer convenios bilaterales relativos al transporte aéreo o a los servicios aéreos en general. En este proyecto se establecen derechos de tráfico de hasta quinta libertad del aire en pasajeros, carga y correo, por lo que brinda seguridad jurídica.”

IV. CONSIDERACIONES DE FONDO

El acuerdo mencionado anteriormente tiene como objetivo, establecer un marco legal para la operación de servicios aéreos entre las dos naciones, en congruencia con los principios y beneficios derivados del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, del cual nuestro país forma parte desde el año 1947.³

En cuanto a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI, o ICAO por sus siglas en inglés) es un Organismo Especializado de Naciones Unidas, que como su nombre lo indica está destinada a regular los aspectos técnicos y estándares necesarios para el debido funcionamiento de este particular medio de transporte en el mundo.

Como parte de sus funciones, la OACI, en el marco de su labor de asistencia técnica a los Estados parte, ofrece un modelo de Acuerdo estándar a los países interesados en establecer convenios bilaterales relativos al transporte aéreo o a los servicios aéreos en general.

Presentación y Aprobación en esta materia.

La presentación de Tratados y Convenios internacionales a la corriente legislativa, son atribuciones del Poder Ejecutivo según lo establece la Constitución Política en su artículo 140 incisos 5), 10) y 12), al igual que dirigir las relaciones Internacionales.

³ Convenio de Aviación Civil Internacional (Apéndice II) Ley N° 877 de 04 julio 1947:
https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=50240

En cuanto a la aprobación de Tratados o Convenios internacionales en nuestro país, es competencia de la Asamblea Legislativa considerada como una función especial de control político, la cual está expresamente contemplada en el artículo 121, inciso 4, de la Constitución Política.

Por lo cual, la única responsabilidad recaída en la Asamblea legislativa es de **aprobar o improbar el Tratado o Convenio** presentado, sin realizar alteraciones o modificaciones al contenido del acuerdo ya acordado previamente entre las partes involucradas.

El Acuerdo y su contenido general.

El derecho internacional aeronáutico ha desarrollado históricamente este tipo de acuerdos, en el cual consagra como principio general, el derecho a la aviación civil que contempla, tanto sobrevolar como aterrizar en el territorio de los Estados parte, mediante escalas técnicas no comerciales, que comprende el abastecimiento o mantenimiento, ya conocidas como la segunda libertad en aviación.

Asimismo, la tercera libertad como lo es el derecho a desembarcar pasajeros carga o correos provenientes del país de origen de la aeronave. La cuarta libertad, embarcar pasajeros, carga o correo con destino a dicho país. La quinta libertad, el derecho a transportar pasajeros, carga o correo hacia o desde terceros países, lo cual requieren ser establecidos posteriormente mediante acuerdos bilaterales o multilaterales entre los Estados.

Por último, la sexta libertad, inmersa en el actual convenio, consiste en el derecho del operador aéreo para servicios de pasajeros, sin límite de frecuencia y, además otorga derechos de hasta la séptima libertad del aire, sin restricciones respecto a frecuencia, capacidad, rutas, tipos de aeronaves y origen y destino de la carga.





No obstante, el contenido jurídico de los Acuerdos es limitado, ya que las principales regulaciones (como autorizaciones y normas de seguridad) dependen de las leyes nacionales de cada Estado. Solo se incluyen aspectos políticos secundarios, como la designación de una aerolínea nacional, autoridades de contacto y exenciones arancelarias para combustibles o lubricantes en escalas técnicas.

En este contexto, el Acuerdo que se presenta para su aprobación constituye una aplicación específica de las disposiciones establecidas en el Convenio de Aviación Civil Internacional Chicago de 1944, como se reconoce de forma explícita en su contenido.



DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS TÉCNICOS

Asamblea Legislativa, Piso -2, Edificio Principal, Cuesta de Moras, San José, Costa Rica

 gerencia-serviciotecnicos@asamblea.go.cr  2243-2366  @asambleacr  @asambleacr

V. ANÁLISIS DEL ARTICULADO

El contenido del Acuerdo ha sido revisado detalladamente. No se observan problemas jurídicos de ningún tipo.

El Acuerdo incluido en el proyecto de ley consta de 29 artículos, acompañado del **Anexo I** referente al cuadro de rutas y servicios acordados, **Anexo II** referente a servicios de carga exclusiva, los cuales se analizan y detallan a continuación:

Previo al articulado se define el preámbulo, en que se enuncian los objetivos políticos del Acuerdo, y que no tiene valor normativo directo, pero que obviamente funciona como principios de interpretación y aplicación del Convenio.

Artículo 1- Definiciones

Respecto al artículo 1, presenta un conjunto de definiciones que tienen como propósito asegurar una interpretación uniforme y precisa del Acuerdo y su cuadro de rutas anexo, esencial para la interpretación y cumplimiento del acuerdo entre Costa Rica y Uruguay.

Muchas de las definiciones, están acorde con los conceptos establecidos en la **Convención sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago de 1944)**, lo cual busca sentar las bases que permitan una implementación transparente, eficiente y jurídicamente segura del Acuerdo.

Es importante destacar, la inclusión de mecanismos flexibles para actualizar aspectos técnicos sin renegociar todo el Acuerdo y establece límites precisos como la exclusión del cabotaje en el servicio multimodal para proteger la soberanía y evitar interpretaciones más amplias de lo previsto.

Artículo 2 -Otorgamiento de Derechos

En términos generales, se observa que el otorgamiento de derechos se basa en el principio de reciprocidad y condicionado a lo estipulado en el Acuerdo y su Anexo. En principio, y dado que se utiliza un Acuerdo con un “formato estándar”, en el texto del Convenio se reconocen expresamente las dos primeras libertades del aire: sobrevolar y hacer escalas de reabastecimiento. Es hasta en el Anexo, que las Partes acuerdan concederse mutuamente, la tercera, cuarta y quinta libertad; entiéndase el derecho de llevar y recoger, pasajeros, carga y correo, en el territorio de la otra Parte.

Al conceder derechos se refleja el espíritu de cooperación y apertura del acuerdo, asegurando libertad operativa para las aerolíneas en un marco regulado, lo que fomenta la competitividad y la integración internacional del transporte aéreo.

Artículo 3 -Designación y Autorización

El artículo regula un aspecto esencial en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos, como es la facultad soberana de cada Estado para designar las aerolíneas que operarán bajo el marco del tratado.

Además, se constituye la base jurídica para la implementación efectiva del acuerdo, garantizando que la apertura del mercado aéreo se realice bajo principios de seguridad, control estatal y competencia leal, evitando vulneraciones a la soberanía y asegurando la protección del interés público.

Mismo que es acorde con las disposiciones de los acuerdos bilaterales de aviación, en particular con el Convenio de Chicago, 1944.

Costa Rica no cuenta en la actualidad con líneas aéreas de bandera nacional, pero eso es una situación que eventualmente podría modificarse a futuro.

Artículo 4-Denegación, Cancelación, Suspensión, Modificación o Limitación de las Autorizaciones de Operación.

Este artículo 4, refiere al derecho de cada Parte para negar, revocar o limitar autorizaciones a líneas aéreas designadas por la otra Parte cuando estas incumplan requisitos legales, de control reglamentario, seguridad operacional o seguridad de la aviación.

Las medidas deben aplicarse conforme a la legislación nacional y, salvo urgencias, tras consultas bilaterales, asegurando así la protección de la seguridad aérea y el respeto a la normativa aplicable.

Lo anterior es clave para la protección del interés público, la seguridad aérea y la competencia leal, evitando que operen empresas que no cumplen con los requisitos legales o técnicos exigidos por la normativa nacional e internacional.

Artículo 5- Aplicación de las leyes.

Respecto al artículo 5, establece cómo deben regirse las aeronaves, pasajeros, tripulación y carga de una parte cuando ingresan al territorio de la otra en el marco de servicios aéreos internacionales.

Subraya un principio fundamental del derecho aeronáutico internacional, relativo al respeto al ordenamiento jurídico interno del Estado donde operan las aeronaves, manteniendo al mismo tiempo, un trato equitativo y no discriminatorio entre las líneas aéreas de ambas partes.

En general, reafirma el equilibrio entre soberanía estatal y reciprocidad internacional, principios esenciales en los acuerdos de aviación civil.

Artículo 6- Tránsito Directo

Este artículo se refiere al tránsito directo en materia de aduanas. Es decir, Pasajeros, equipaje, carga y correo que solo pasan por un país para continuar hacia otro destino final.

Para nuestro país, esta regla es positiva y necesaria, totalmente alineada con la legislación vigente y con las prácticas internacionales de aduanas. Además, facilita el comercio y los viajes sin comprometer la seguridad.

Artículo 7- Reconocimiento de Certificados y Licencias

El artículo establece un marco de cooperación y reconocimiento mutuo entre dos Partes en materia de certificados aeronáuticos, pero manteniendo al mismo tiempo mecanismos de salvaguarda para garantizar la seguridad operacional conforme al Convenio de Chicago.

Con lo cual, promueve la armonización internacional, pero sin renunciar a la facultad de cada Estado de garantizar la seguridad y el cumplimiento normativo dentro de su jurisdicción.

No obstante, cada Parte mantiene el derecho soberano de no aceptar certificados o licencias otorgados por la otra a sus propios nacionales para operar sobre su territorio, preservando así su control regulatorio y su autoridad en materia de supervisión aeronáutica.

Artículo 8 Seguridad Operacional

El Artículo 8 establece un marco sólido de garantías mutuas de seguridad operacional entre las Partes, alineado con los principios del Convenio de Chicago y las Normas y Métodos Recomendados de la OACI. Con lo cual asegura que ambas Partes mantengan estándares equivalentes y mecanismos efectivos de supervisión.

La mención expresa de la posibilidad de inspecciones en rampa, añade un mecanismo práctico de verificación en tiempo real, con respeto al principio de no generar demoras innecesarias.

En general, la norma, proporciona un instrumento robusto, equilibrado y coherente con las mejores prácticas internacionales, orientado a la prevención de riesgos, la cooperación técnica y el mantenimiento permanente de altos estándares de seguridad.

Artículo 9- Seguridad de la Aviación

Si el anterior artículo regula la seguridad operacional, este artículo regula la seguridad en términos de “prevención de ataques y atentados”. El artículo analizado destaca la seguridad de la aviación civil como un compromiso esencial y recíproco entre las Partes, subrayando que esta materia no es opcional sino una obligación internacional respaldada por múltiples convenios universales.

Además, ratifican su deber internacional de proteger la aviación civil, ajustándose a los principales convenios internacionales vigentes en materia de seguridad. Con lo cual se comprometen a prestarse asistencia mutua para prevenir actos de apoderamiento ilícito y otros atentados contra aeronaves, pasajeros, tripulaciones, aeropuertos e instalaciones aeronáuticas.

En general, la norma configura un marco sólido de cooperación, supervisión y reacción destinado a asegurar que la aviación civil opere bajo estándares internacionales y con mecanismos eficaces para enfrentar amenazas a la seguridad.

Con ello fortalece la cooperación y supervisión para garantizar vuelos seguros y prevenir cualquier amenaza a la aviación civil.

Artículo 10 - Derechos Impuestos a los usuarios

Este artículo consagra un principio fundamental en materia de servicios aéreos internacionales, el cual es la igualdad de trato.

Desde esta perspectiva, si bien exige que los derechos e impuestos aplicados a las aerolíneas de la otra Parte sean justos y no discriminatorios, protege a su vez a los usuarios, tanto compañías aéreas como pasajeros frente a posibles prácticas abusivas o cargas económicas desproporcionadas.

En esencia, la norma promueve transparencia, competencia leal y condiciones equilibradas en la prestación y utilización de los servicios aéreos internacionales.



Artículo 11- Derechos arancelarios

La norma regula los derechos arancelarios aplicables a las aeronaves y sus suministros. Eximir de derechos arancelarios a aeronaves, equipos y suministros esenciales, garantiza que las aerolíneas designadas puedan operar de forma eficiente y competitiva en territorio extranjero.

Desde la perspectiva de los Derechos Aeroportuarios, el artículo refleja un principio fundamental del transporte aéreo internacional, siendo la facilitación y no obstaculización de las operaciones mediante cargas tributarias innecesarias.

Este tipo de disposiciones refuerza la idea de que las tarifas y cargas aplicables deben ser razonables, proporcionales y no discriminatorias, así como con la práctica internacional de promover la interoperabilidad aérea y la eficiencia logística dentro de los aeropuertos.

Artículo 12- Impuestos

El Artículo 12 regula el tratamiento fiscal aplicable a las aerolíneas designadas que operan vuelos internacionales entre las Partes. Lo anterior contribuye al fortalecimiento de las relaciones bilaterales y a la facilitación del transporte aéreo internacional en condiciones transparentes y no discriminatorias.

En general, este artículo contribuye a un ambiente fiscal justo, estable y predecible para las operaciones aéreas internacionales. Promoviendo, además, un régimen fiscal equilibrado y compatible con los principios del derecho internacional tributario.

Artículo 13- Competencia Leal

El artículo 13 referente a la competencia leal, garantiza que las operaciones se desarrollen en un marco regulado por las leyes de competencia de ambos países y así ninguna aerolínea obtenga ventajas indebidas.

Estas disposiciones, son estándar en los acuerdos aéreos internacionales porque ayudan a garantizar un entorno equilibrado, evitar prácticas desleales y proteger el funcionamiento adecuado del mercado entre las Partes, sin que se manipule el mercado para favorecer a una parte y perjudicar a otra.

Artículo 14- Capacidad

Mediante el principio fundamental de liberalización, se da la prestación de servicios aéreos internacionales la autonomía comercial de las líneas aéreas designadas para determinar la frecuencia y capacidad de sus operaciones.

Esto permite la libertad comercial con supervisión regulatoria eficiente, que es una práctica estándar en este tipo de instrumentos, ya que equilibra la apertura del mercado con la protección de la seguridad y el interés público.

A su vez, exige a las autoridades aeronáuticas mantener mecanismos de supervisión eficientes para asegurar el cumplimiento de las normas de seguridad y medio ambiente.

Artículo 15- Fijación de precios (tarifas)

La norma garantiza competencia leal, protege a los usuarios y evitar prácticas anticompetitivas, sin imponer controles excesivos que limiten la libertad comercial de las aerolíneas.

La **fijación de tarifas en el transporte aéreo internacional** asegura un entorno competitivo y transparente. Siendo a su vez garantía de que los precios se determinen con base en criterios comerciales y no en prácticas abusivas o discriminatorias.

Artículo 16- Conversión de divisas y transferencia de ganancia

El artículo 16 refleja una cláusula estándar en acuerdos bilaterales de servicios aéreos que busca garantizar la repatriación de ingresos y la seguridad financiera del operador internacional.

Es decir, está orientado a proteger la liquidez y la libertad operativa de las líneas aéreas en mercados internacionales, y su armonización con los artículos 12 y 17. Lo cual, incorpora definiciones y plazos precisos, junto con una prohibición expresa de controles cambiarios no fiscales, que elevaría la certeza jurídica y consolida la competencia leal que el Acuerdo promueve.

Artículo 17- Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo

En la norma se configura un pilar comercial del Acuerdo, en el que se garantiza acceso al mercado en la fase de venta, diversifica canales y flexibiliza la moneda de transacción, todo ello bajo un marco de competencia leal, protección al consumidor, y sujeción al derecho interno.

Refuerza un régimen de apertura comercial coherente con las reglas del mercado internacional del transporte aéreo. Su estructura normativa promueve la eficiencia, la seguridad jurídica y la competitividad, al tiempo que limita la posibilidad de medidas proteccionistas que pudieran distorsionar el acceso al mercado.

Todo ello contribuye a una mayor previsibilidad regulatoria y a la consolidación de un entorno jurídico favorable para las inversiones y operaciones de las líneas aéreas designadas por ambas Partes.

Artículo 18- Servicios de Asistencia en Tierra

El artículo establece la libertad de elección y no discriminación en la provisión de servicios de asistencia en tierra para las empresas aéreas designadas. En este sentido, se reconoce expresamente el derecho de estas empresas a optar por auto asistirse o contratar total o parcialmente dichos servicios con proveedores autorizados en el territorio de la otra Parte.

Prevalece la libre competencia y eficiencia operativa, permitiendo a las aerolíneas seleccionar las soluciones que mejor se adapten a sus necesidades operacionales y comerciales. Asimismo, reconoce que puede haber limitaciones legales, reglamentarias o contractuales que restrinjan esa libertad.

Con ello, refleja una visión equilibrada entre liberalización y regulación, fomentando un entorno operativo justo y competitivo.

Artículo 19- Disposiciones de Código Compartido y Arreglos de Cooperación

La norma establece que los vuelos chárteres y no regulares, estén sujetos a estándares internacionales mínimos y a las disposiciones esenciales del acuerdo, sin dejar de respetar las normativas nacionales específicas.

Esto asegura un nivel de control y supervisión equivalente al de los servicios regulares, promoviendo así la seguridad, legalidad y equidad operativa en el transporte aéreo internacional. Además, busca evitar vacíos legales al incluir expresamente estos servicios y respetar la soberanía de cada país en la autorización de vuelos no regulares.

Artículo 20- Sistema de reserva por computadora (SRC)

Cada Parte aplicará en su territorio el Código de conducta para la reglamentación y explotación de los sistemas de reservas por computadora, de la OACI, en armonía con otros reglamentos y otras obligaciones aplicables con relación a los sistemas de reserva por computadora.

La presente disposición no requiere comentarios adicionales, por cuanto su contenido es claro y se entiende por sí mismo, siendo un asunto meramente logístico u operativo.



Artículo 21- Estadística

Este artículo refleja un compromiso por mantener el acuerdo actualizado, mediante un procedimiento ordenado y bilateral que permite resolver dudas y adaptar el texto a nuevas circunstancias, sin perder seguridad jurídica. Es decir, permite ajustes y aclaraciones sin comprometer la estabilidad del marco legal bilateral.

Para lo cual, cualquiera de las partes puede solicitar consultas y modificaciones en cualquier momento con respecto a la aplicación, interpretación o cumplimiento del Acuerdo. Todo bajo la formalidad que se requiere dentro de los acuerdos bilaterales sin perder seguridad jurídica.

Artículo 22- Registro de itinerarios

El artículo refuerza la estructura jurídica del Acuerdo, al equilibrar la libertad comercial de las aerolíneas con la responsabilidad soberana de los Estados, asegurando que las operaciones se desarrollen bajo parámetros de legalidad, seguridad y previsibilidad.

Procedimientos administrativos y regulatorios respecto al registro de itinerarios, que establece una obligación formal respondiendo a razones técnicas y jurídicas. Todo en cumplimiento de soberanía, aplicación de normas bilaterales y del Convenio de Chicago.

Artículo 23 -Solución de Controversias

El Artículo 23 establece un mecanismo formal y equitativo para la solución de controversias entre las Partes Contratantes, privilegiando el diálogo y las consultas bilaterales como vía primaria para resolver discrepancias.

En caso de que no se alcance solución por medios políticos, el Acuerdo hace solo una remisión a los “medios de solución de conflictos de Naciones Unidas”, entendiendo entonces que la posibilidad al arbitraje o someterse a la jurisdicción de una Corte Internacional no está descartada, pero que requiere el consentimiento posterior de ambas partes, por lo que no los recursos jurisdiccionales no quedan descartados, pero no quedan pactados.

Artículo 24-Consulta y Enmiendas.

Este artículo refleja un compromiso por mantener el acuerdo actualizado, mediante un procedimiento ordenado y bilateral que permite resolver dudas y adaptar el texto a nuevas circunstancias, sin perder seguridad jurídica. Es decir,

permite ajustes y aclaraciones sin comprometer la estabilidad del marco legal bilateral.

Para lo cual, cualquiera de las partes puede solicitar consultas y modificaciones en cualquier momento con respecto a la aplicación, interpretación o cumplimiento del Acuerdo. Todo bajo la formalidad que se requiere dentro de los acuerdos bilaterales sin perder seguridad jurídica.

Obviamente tratándose de un Acuerdo bilateral, cualquier enmienda significa consenso por definición.

En cuanto a la modificación de los Anexos, que el Tratado permite expresamente que se modifiquen por acuerdo entre las autoridades aeronáuticas, habría que entender que deben ser entendidos como “protocolos de menor rango” en el mismo sentido que están expresamente previstos por el propio Tratado, y por tanto, no presentan problemas jurídicos.

Artículo 25- Operaciones no regulares

El artículo no solo tiene un carácter operativo, sino que constituye un mecanismo jurídico de control preventivo que equilibra la liberalización del transporte aéreo con la necesidad de mantener estándares de seguridad y orden administrativo bajo su naturaleza practica y funcional.

Si bien las Partes no han negociado libertades comerciales, se reservan la posibilidad de autorizar en condiciones de reciprocidad vuelos no regulares o Chárter. Disposición que cumple funciones esenciales como el reconocimiento del derecho a operar vuelos no regulares y la Aplicación extensiva de disposiciones generales en el control administrativo y supervisión regulatoria.

Artículo 26- Acuerdos multilaterales

Esta disposición busca asegurar la compatibilidad normativa y la actualización del acuerdo frente a compromisos multilaterales.

Su finalidad es evitar contradicciones y permitir la actualización del acuerdo mediante consultas bilaterales, asegurando coherencia jurídica y operativa.

Artículo 27- Terminación

La norma equilibra la flexibilidad soberana con la seguridad jurídica internacional, asegurando que la terminación del acuerdo se realice bajo parámetros claros, previsibles y compatibles con los estándares de la OACI y la Convención de Viena.

Este diseño normativo fortalece la confianza entre las Partes y protege los intereses de terceros involucrados en la operación de servicios aéreos, estableciendo así un mecanismo claro y ordenado para la finalización del tratado, lo cual es esencial en el marco del derecho internacional público y la práctica convencional en materia de acuerdos bilaterales.

Artículo 28- Registro en la OACI

Este Acuerdo y toda enmienda al mismo serán registrados inmediatamente después de la entrada en vigor en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Sin comentarios, por tratarse de una disposición de contenido claro.

Artículo 29- Entrada en vigor

El Artículo 29 del proyecto de ley establece la cláusula de entrada en vigor del Acuerdo de Servicios Aéreos entre Costa Rica y Uruguay.

No es meramente formal, sin embargo, constituye una garantía de legalidad y previsibilidad, asegurando que el Acuerdo se incorpore al ordenamiento jurídico de cada Estado, treinta (30) días después de que ambas Partes se hayan notificado mutuamente por vía diplomática la conclusión de sus procedimientos internos constitucionales.

ANEXO I: Cuadro de Rutas y Flexibilidad operativa

En términos simples, el Anexo I tiene dos partes donde fija qué rutas pueden operar las aerolíneas designadas y qué flexibilidad operativa tienen para hacerlo. Mediante el cuadro de rutas se establece un esquema de rutas muy abierto (cualquier punto en origen, intermedios, destino y más allá), habilitando una conectividad amplia entre ambos países.

Eventualmente, se puede dar la posibilidad de ser modificado por acuerdo de las Autoridades nacionales de las Partes, pues no representa un problema jurídico como ha quedado dicho.

La segunda parte acuerda expresamente la tercera, cuarta y quinta libertades del aire: el derecho de llevar y recoger en el territorio de la otra Parte, correo, carga y pasajeros.

ANEXO II: Servicios de carga exclusiva

En términos generales, el Anexo II del Acuerdo regula específicamente los servicios de carga exclusiva. En el mismo se establecen las condiciones y derechos para las

líneas aéreas designadas que se dedican al transporte internacional de carga aérea.

Con lo cual busca garantizar flexibilidad y competitividad en el transporte internacional de carga, otorgando amplias libertades operativas y comerciales a las aerolíneas designadas.

VI. CONSIDERACIONES FINALES

En cuanto al presente tratado sometido a conocimiento de la Asamblea Legislativa, esta asesoría a revisado el expediente Legislativo y se constata las firmas correspondientes a este tipo de acuerdos. Además, de su contenido, se derivan diversas obligaciones y responsabilidades en materia de Aviación Civil, incluyendo el respeto a la normativa nacional de ambos países como internacional.

Asimismo, las modificaciones o enmiendas que a futuro se autorizan dentro del cuerpo del Acuerdo y que en otras ocasiones fueron cuestionadas, son acuerdos de menor rango cuyo sustento se encuentra en el artículo 121 párrafo tercero del inciso 4) constitucional.

“No requerirán aprobación legislativa los protocolos de menor rango, derivados de tratados públicos o convenios internacionales aprobados por la Asamblea, cuando estos instrumentos autoricen de modo expreso tal derivación.”

En general, los compromisos que asume nuestro Estado en virtud del presente Acuerdo son usuales y del formato típico derivado de la Organización de Aviación Civil Internacional, de la cual nuestro país forma parte. En virtud de lo anterior, **no se observan problemas jurídicos de ningún tipo, por lo que su aprobación es un asunto exclusivamente de discrecionalidad política.**

Finalmente, en atención al oficio AL-DRLE-OFI-2022 de 26 de octubre de 2022, relacionado con el análisis de impacto de Género en los proyectos de ley, esta asesoría determina que en el informe correspondiente al proyecto de ley N° 25.302, sometido al análisis de Género correspondiente, no se encuentra afectación al respecto.

VII. TÉCNICA LEGISLATIVA

En cuanto a este apartado no hay observaciones.



VIII. PROCEDIMIENTO

Votación

De acuerdo con el artículo 119 de la Constitución Política, este proyecto de ley requiere para su aprobación de mayoría absoluta de los votos presentes.

Delegación

Siendo esta iniciativa la aprobación de un Tratado Internacional, **NO puede ser delegado** a una Comisión con Potestad Legislativa Plena, **por encontrarse** en una de las excepciones expresas del artículo 124, párrafo tercero de la Constitución política, en consecuencia, debe ser conocido y votado en el Plenario Legislativo.

Consultas Obligatorias

- Consejo Técnico de Aviación Civil
- De igual forma, esta iniciativa tiene consulta obligatoria de constitucionalidad ante la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, según lo dispone **el artículo 96 inciso a) de la Ley de la Jurisdicción Constitucional, posterior a su aprobación en primer debate.**

IX. FUENTES

- Constitución política de la república de Costa Rica.
- Convenio de Aviación Civil Internacional, aprobado en nuestro país mediante, Ley N° 877 de 4 de julio de 1947:
pgrweb.go.cr/DOCS/NORMAS/1/NOVIGEN/D/2010-2019/2010-014/2014/12CFE/F9441.HTML